

Alþingi
Kirkjustræti
101 Reykjavík

Fax 563 0520

Reykjavík 21.mars 2002

Varðar : Þingskjal 459
343. mál

Í tilefni af framkominni þingsályktunartillögu óska ég eftir að koma eftirfarandi á framfæri.

Fagna tillögunni um nefndarskipan, sérstaklega hlutverki nefndarinnar sem snýr að gerð tillagna um skattlagningu eldsneytis og stuðning við tilraunir og áhrif vistvæns eldsneytis.

Sé ekki rök fyrir setu fulltrúa Íslenskrar nýorku ehf. í þessari nefnd.

Vil vekja sérstaklega athygli á þeirri miklu athygli sem lögð er á alla umfjöllun um venti í greinargerðinni og í kaflanum um “**Verkefnastaðan á Íslandi**” er ekki minnst einu orði á annað en vetnismálið.

Þess vegna er nauðsynlegt að upplýsa eftirfarandi.

Metan sem eldsneyti á ökutæki.

SOPRA er skyldug til að safna hauggasi á urðunarstaðnum í Álfsnesi vegna slæmra gróðurhúsaáhrifa sem metanhluti hauggasins er talinn hafa . Í dag er safnað og brennt orku sem samsvara rúmm 6.000 lítrum af olíu á sólarhring.

Í rúmt ár hefur verið starfrækt lítil hreinsistöð sem hreinsar metan frá koldíoxíði í þeim tilgangi til að nýta metan sem eldsneyti á ökutæki. Rúmlega 20 bílar aðalega í eigu SORPU og Vélamiðstöðvar Reykjavíkurborgar hafa nýtt þenna orkugjafa með góðum árangri og nú nýlega samþykkti Borgarstjórn Reykjavíkur stefnuyfirlýsingu þar sem meðal annars er gert ráð fyrir endurnýjun sorpbílaflota borgarinnar með það að markmiði að nýjir bílar geti nýtt metangas og jafnframt að stjórn Strætó bs skoði möguleika á því að hluti þeirra strætisvagna sem fyrirtækið rekur, noti metangas.

Á næstu vikum mun notendum metans fjölga um nær helming því á leiðinni eru 18 bílar m.a. annars fyrir Íslandspóst.

Þar með dregur að því að núverandi hreinsistöð sem er “tilraunastöð” anni ekki bílamarkaðnum og framundan eru fjárfestingar í fullbúinni hreinsistöð sem annar stærri markaði.

Notkun metans sem eldsneyti er mjög áhrifamikil og leiðir til loftmengun og fellur því vel að framtíðarskuldbindingum Íslands. Þetta er loftflágsmálum um leið og nýtt er sú orka sem annars er brennt og ætti í raun að vera leyfilegt.

Varðandi framtíðareldsneytið þá vil ég vekja athygli á ESB reglugerð sem nú er í vinnslu (2001/bbbb(COD), 2001/cccc(CNS) en þar kemur m.a. að framkvæmdastjórn ESB hefur lagt fram aðgerðaráætlun til ársins 2020. Þar er fullyrt að einungis þrjár tegundir eldsneytis geti náð því marki að verða hver um sig 5 % af seldu eldsneyti. Þetta er eldsneyti úr lífmassa, jarðgas og vetni. Þar er einnig viðurkennt að brúin milli hefðbundins jarðefnaeldsneytis og vetnis er jarðgas. **Þetta kemur metan til góða því sama tækni er notuð við brennslu metans og jarðgas.** Gangi þessar áætlanir eftir má búast við að árið 2020 verði komnar 23,5 milljónir gasbíla á götur Evrópu en þeir eru um 420 þús í dag.

Það eru því mjög eðlilegt að stuðla að nýtingu á metani sem eldsneyti á ökutæki því með því er aðiesn verið að búa í haginn fyrir notkun á vetni þegar að því kemur.

Önnur verkefni sem ekki eru nefnd einu orði.

BORGARPLAST- verkefnið.

Í gangi er tilraunaverkefni hjá Borgarplasti hf með brennslu á metani í stað olíu í verksmiðjunni.

Niðurstaða þess verkefnis liggur fyrir í vor og mun gefa mjög góða vísbendingar um notkunarmöguleika á metani í stóriðnaði.

BIO – diesel

Á vegum Kjötmjöls ehf á Selfossi er unnið að tilraunum með vinnslu á ökutækjaeldsneyti úr dýrafitu sem fellur til við vinnslu kjötmjöls.

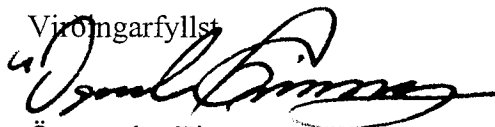
Líkur eru á því að ef vel tekst til þá geti mjólkurflutningabílar á suðurlandi ekið um á eldsneyti sem á uppruna í héraðinu.

Lokaorð.

Með þessum skrifum tel ég mig hafa vakið athygli á því að tillaga þessi sem hér er til umfjöllunar er mjög undir áhrifum af vetnisumræðunni sem hefur verið leidd í þessu landi af örðum flutningsmanna þessarar tillögu.

Það er nauðsynlegt að benda á það sem verið er að gera og ekki kemur fram í greinargerðinni og vekja með því athygli á að það er hægt að ná miklum árangri með þekktri tækni og þess vegna mun fyrr, heldur en að veðja öllum eggjum á vetnið.

Virðingarfyllt



Ögmundur Einarsson
framkvæmdastjóri